

DÓKA KLÁRA*

A Bodoky család szerepe a vízszabályozásokban

A 19. század egyik leghíresebb vízépítő családja az erdélyi Szepes Székből származott. A korábban HENTERnek nevezett família tagjai Bodok faluban éltek és a székely szokásnak megfelelően, amikor elköltöztek, felvették a település nevét. A legidősebb mérnök, BODOKY MIHÁLY apja, HENTER MÁRTON református lelkész volt, Mihály fia még Bodokon született 1782-ben (- 1838). A családtagok közül Szatmárban, Biharban, Máramarosban többen voltak papok vagy falusi nótáriusok. Az Erdélyből elköltözött Bodoky Henter Márton Börvényen volt lelkész, három fia közül csak Mihály lépett műszaki pályára, testvérei a családi hagyományt folytatva jegyzők lettek.

Bodoky Mihály 1811-ben az *Institutum Geometricum*-ban kapott oklevelet, 1812-ben Gyulára költözött, ahol a megye mérnökévé választották. A pályán apját követő idősebb fia, Károly 1814-ben született (- 1868), anyja azonban 1816-ban meghalt. Az apa 1817-ben második házasságot kötött felesége lánytestvérével. Ebből a házasságból született BODOKY LAJOS 1833-ban (- 1885). A család negyedik mérnök tagja, Kálmán 1858-ban született (-1906). 10 éves korától nagybátyja, Lajos nevelte, de az ő gyermekei már nem folytatták az ősök foglalkozását.

E rövid családtörténet után át kell tekinteni, hogyan álltak a vízszabályozási munkák az 1810-es években a Bodokyak új hazájában, Békés megyében, illetve a tágabb környezetben, a Körös és Berettyó vidékén. Mivel a területen Békés mellett Bihar, Arad és részben Szabolcs megye feküdt, az egyre sürgősebbé váló lecsapolási, árvízvédelmi munkák összefogására a helyi érdekellentétek miatt királyi biztosokat küldtek ki, általában valamely más megyében birtokos főnemest. A Körös és Berettyó vidékre 1803-ban VAY MIKLÓS került, akinek tekintélyét az is növelte, hogy hadmérnöki végzettséggel rendelkezett. 1804-ben ő készítette el a vízrendszer első szabályozási tervét, amelyet 1811-ben a vízszabályozásban anyagilag is érdekelt földesúr, WENCKHEIM JÓZSEF elképzelése követett.¹ Vay fő tevékenysége 1806-1810 között a malmok szabályozása volt, ami mindhárom megyében ellenállásba ütközött. Leginkább Békésben, ahol a létesítményeket nem az általuk okozott árvizek, hanem a faúsztatás akadályozása miatt akarták lebontani.²

A műszaki irányítás Vay működése idején nehézkes volt. Biharban évtizedek óta a kiváló képességű GASZNER LÖRINC dolgozott, de idős kora miatt ebben az időben már csak elméleti tevékenysége volt jelentős. Arad, Csongrád és Békés megyének 1812-ig közös mérnöke volt VERTICS JÓZSEF személyében, aki általában Szegeden lakott. Kiváló Békés térképei a Körös és Berettyó torkolatvidékére vonatkoznak.³ Mivel a csatornák ásásához, töltések építéséhez pontos mérésekre volt szükség, ezért Vay az uradalmaknál dolgozó magánmérnökök segítségét is igénybe vette (pl. TESSEDIK SÁMUEL, FARKAS JÁNOS).⁴

* Magyar Országos Levéltár, 1014 Budapest, Bécsi kapu tér 2-4.

BODOKY MIHÁLY TEVÉKENYSÉGE

1810-től két fő területen folyt munka: a Kis-Sárréten a Szeghalmi-csatornát ásták Bihar és Békés megye munkásai, Sarkadnál pedig a Fekete-Körös és Gyepes közt vezető árok, az Óvári-csatorna bővítésére került sor. 1816-ban árvíz pusztított, ami lendületet adott a vízszabályozásnak. Bihar megye új mérnöke JURICKAY LÁSZLÓ, Békésben pedig a korábban más teendőkkal elfoglalt Bodoky Mihály nagy erővel látta e feladatokhoz. Jurickay ellenezte, hogy a lecsapolásokat egy-egy főcsatornával végezzék, ő a vízosztás híve volt, míg Bodoky úr nem bízott a mellékágak vizet tározó szerepében, sőt a békési elöntések fő okának a a Körös-ágakat összekötő természetes és mesterséges vízfolyásokat tartotta.⁵

Békés megye sajátos helyzete miatt az ellentéteket nehéz volt áthidalni. Ez volt az ártér legmélyebb része: ha Bihar vagy Arad megyében tisztították a medreket, átvágásokat, csatornákat létesítettek, a gyorsabban lefolyó árvizek Békés megyére zúdultak. Az 1816-os árvíz után a *Vízi és Építészeti Főigazgatóság* olyan döntést hozott, hogy Biharban ne dolgozzanak, Békésben viszont mélyítsék ki a csatornákat. A munkaerőt vármegyei közmunkával biztosították, azonban ez korlátozott volt. Alkalmanként kaptak kölcsönt a vízszabályozásra létesített sóalaphól, hogy legalább a bonyolultabb műveletet végzőket fizethessék, illetve a munkások élelmezéséről gondoskodjanak. A biztos és az érdekelt megyei közgyűlés olyan döntést hozott, hogy a közmunkát csak mederszabályozásra, csatorna létesítésére, töltésepítésre használják fel, a sárréti csatornákat a birtokosok költségén ássák. Wenckheim József 1811. évi, említett szabályozási tervében felvetette vízszabályozó társulat létrehozását, de törekvése sikertelen maradt.

1818-ban a Fekete-Köröst a kimélyített Óvári-csatornán keresztül átvezették a Gyepesbe, és a meder tisztítása megkezdődött. Körülbelül hat hetet dolgoztak, hetenként 2000 fővel. Ezután szisztematikus vízrajzi felmérések kezdődtek, melyek befejezéséig minden egyéb tevékenységet leállítottak a Körös és Berettyó vidékén.

1820-ban Bodoky összeírta a Berettyó menti ártereket: 14 Bihar és Békés megyei településen 165 000 magyar holdat mutatott ki.⁶ A vízvidék teljes és pontos felmérése 1818-1823 között HUSZÁR MÁTYÁS nevéhez fűződik, aki a *Hajózási Igazgatóságról* hozott segítséget – többek között VÁSÁRHELYI PÁLT, VARGHA JÁNOST, VÖRÖS LÁSZLÓT stb. – de a megyei mérnököket a munkába nem vonta be.

Bodoky Mihály ezekben az években elsősorban útépitésekkel foglalkozott. Ezek annyiban kapcsolódtak a vízszabályozásokhoz, hogy az utak gyakran töltéseken haladtak. 1822-ben tervet készített a Hármaskörös menti töltésekről és utakról, melyekkel több mellékágat elzárt.⁷ 1825-ben elkészítette a megye vízrajzi leírását, mely a korábbi felmérésekből vett adatok mellett a lakosság életére vonatkozó megfigyeléseket is tartalmaz (hajózás, fakeskedelem, vásárok stb.).⁸ Felmérési munkái közé tartozik végül 1829-ben a használható csatorna és megfelelő töltések összeírása, ami már a következő szabályozások előkészítése volt. Békés megyében Bodoky 92 km töltést és mindössze 16,3 km csatornát talált alkalmasnak.⁹

A szisztematikus mappáció után Huszár Mátyás átfogó szabályozási tervet készített, mely öt évig bolyongott a hivatalok útvesztőiben. 1829-ben ZICHY FERENC lett a királyi biztos, aki a következő évben elfogadtatta a javaslatot az érdekelt megyékkel. A közgyűléseket megelőző bejárásokon a többi mérnökkel együtt Bodoky Mihály is részt vett. Az érdemi munka megkezdését az 1830-as árvíz megakasztotta, majd az itt is tomboló kolerajárvány miatt a következő évben sem történt előrelépés. Zichyt segítő, a *Helytartótanács* közös műszaki irányítónak Vargha Jánost küldte ki, aki 1836-ig maradt a Körösvidéken. Csak Békés és Bihar megyében tevékenykedett, mert Aradban – a birtokosok kérésére – Beszédes József dolgozott magánmérnökként, aki új utakon folytatta a vízszabályozást.

Biharban és Békésben 1832-től elsősorban a Berettyó volt fontos. A két ellenérdekelt megye egymást vádolta a munka elhanyagolásával, illetve az árvizek átvezetésével. Bodoky megkísérelte

az ellentéteket összebekíteni: 1831-ben térképet készített a folyó legkritikusabb, bucsai szakaszáról,¹⁰ melynek alapján 80 000 napszám felhasználásával 108 km töltés épült, de a szabályozás abbamaradt. 1833-ban – a pénzhiány miatt – a vezető mérnök, Vargha János és Bodoky Mihály is egy időre szembekerültek egymással. Míg Vargha a csatornázást, a medertisztítást tartotta fontosnak, Bodoky töltéseket, elsősorban körtöltéseket kívánt a továbbiakban is létesíteni a települések és a szántók védelme érdekében, mert többre nem volt erőforrás. 1834-től földrajzi helyzete miatt Békés megye vette át az irányítást a Körösök szabályozásában, és az időközben megbékélt Vargha kinevezte Bodokyt aligazgatónak.¹¹ Erre az évre elkészült Bodoky Mihály „*A Berettyó gyökeres kitisztítása végett... Békés megye által ásandó félreszorító csatorna terve*”,¹² mely szerint a mocsarat elkerülve az új Berettyó meder – ahogy ezt később meg is valósították – Szeghalom alatt, Simai pusztán elérte volna a Kettős-Köröst. 1835-ig Bodoky vezetésével Gyula környékén szabályoztak néhány vízfolyást: a Bök-eret, Bárdost stb. is.

1836-ban Vargha János elkerült a Körösvidékről és Bodoky Mihály új műszaki főnököt kapott Beszédes József személyében, aki a megalakult *Sárréti Társulat* vezetője és az egész Körös-, Berettyó-völgy vízi munkálatainak irányítója lett. Csak rövid ideig dolgoztak együtt, és ezalatt készült el Bodoky Mihály utolsó rajza a Kettős-Körös malomzugi átvágásáról.¹³ Ez része volt Beszédes József 1836. évi tervének, melyben a Kettős- és Hármaskörösön a meglévő 36 átvágással együtt 45 átmetszést javasolt.

BODOKY KÁROLY

Bodoky Mihály 1838-ban meghalt. Utódjának fiát, Károlyt választották, aki 1836-ban kapott diplomát az *Institutum Geometricumban*. Kétéves gyakorlatát Vásárhelyi Pál mellett töltötte a Hajózási Igazgatóságon. Vásárhelyi ebben az időben a Duna alsó szakaszával foglalkozott és Bodoky a *Ferenc-csatornához* osztotta be.¹⁴

1840 szeptemberében Békés megye közgyűlése elfogadta Beszédes József tervét a Kettős- és Hármaskörös átmetszéseiről, és a munka nagy ütemben megindult. Az eredmények azonban nem voltak arányosak a ráfordításokkal, és a lelkesedés alábbhagyott. A töltések nem épültek elég magasra, a kiemelt átvágások egy része feliszapolódott. 1843-ban a Sarkadon tartott gyűlésen a Fehér-Körös rendezését tűzték ki célul, hogy az Arad megyei szabályozás után a vizet mielőbb le tudja vezetni.¹⁵

Munka folyt a Hármaskörösön Öcsödnél, és bővítették a Hosszúfoki-csatornát a Kis-Sárrét déli részén, ami nem egyezett Beszédes elképzeléseivel. A vezető mérnök legtöbb vitája a Békés megyei közgyűléssel a Fekete-Körös ügyében volt. Beszédes nem akarta az alsó szakaszt rendezni, hanem a Fekete-Köröst eredeti medréből kiemelve a két folyó közt vezető vízfolyásokon keresztül a Fehér-Körösbe vezette volna, mielőtt annak teljes csatornázása befejeződött. Beszédes Bihar megyében is elvesztette népszerűségét, mivel nem a két Sárrét megszüntetése volt az elsődleges célja, hanem az, hogy a Sebes-Körös és Berettyó hajózó, illetve malomcsatornává váljék. A közgyűlés, sőt a *Sárvízi Társulat* szerint ez árvízi kockázatot is jelentett a települések számára, amivel Beszédes keveset törődött.¹⁶

1844-ben a Körösök alsó szakaszán ismét árvíz pusztított, ami ezúttal is megkérdőjelezte az elvégzett munkákat. Beszédes, aki a vármegyei vezetőséggel, a helyi mérnökökkel nem tudott szót érteni, sőt mint magánmérnök terveit fel sem küldte jóváhagyásra a *Vízi és Építészeti Főigazgatóságnak*, teljesen elszigetelődött. Visszavonult Arad megyébe, ahol csak a Fehér-Körössel és a Malomcsatornával kellett foglalkoznia. Békés és Bihar megye közönsége a megkezdett és több ízben félbemaradt szabályozás folytatását, a munka irányítását Bodoky Károlytól várta.

1845-ben Bodoky 10 hónap szabadságot kért a vármegyei vezetőségtől, és Széchenyi ajánlásával külföldi tanulmányútra ment: Angliába, Belgiumba, Hollandiába, Franciaországba,

Svájcba, Itáliába. Tapasztalatai alapján világosan látta, hogy a vízszabályozást nem a helyi igények kielégítésével, hanem „*műtanilag kidolgozott*” szabályozási tervvel és állami segítséggel lehet eredményesen megvalósítani.

Mint ismeretes, Széchenyi kezdeményezésére 1845-ben sorra alakultak a Tisza és mellékfolyói rendezése érdekében a vízszabályozó társulatok, és 1845. december 7-én a *Körösszabályozási Társulat* is megkezdte működését. Békés megye közgyűlése kérte Széchenyit, hogy e folyók szabályozását is vegye be programjába. A kérést követően a szervezet a *Tiszavölgyi Társulat* békési osztálya lett, Bodoky Károly osztálymérnök vezetésével. A befogadó társulat alapszabályait 1846. június 30-án hagyták jóvá az érdekeltek.¹⁷

Bodokynak így lehetősége volt arra, hogy a vízrendszer egészében gondolkodjék, és ennek megfelelően állította össze további rendezési javaslatát. Ezt KECZKÉS KÁROLY, aki 1846-tól Vásárhelyi Pál utódja, igazgató mérnök lett a *Tiszaszabályozási Társulat*nál, 1848. március 21-én a *Helytartótanács*nak elfogadásra ajánlotta, de a forradalom eseményei miatt nem foglalkoztak vele.¹⁸ Az 1845-1850 közti időszakban érdemi munka csak a Fekete-Körös medrének szabályozásánál folyt. Jelentős volt viszont, hogy a társulati mozgalom kiszélesedett. 1847-ben megalakult a Hármaskörös bal partján Szarvas és Endrőd között a *Halásztelki*, Szarvas és Szentandrás között a *Kákafoki Társulat*.

A szabadságharc bukása nem okozott törést a körösi vízimunkák vezetésében. Bodoky Károly nem volt részese a forradalmi eseményeknek, így a helyén maradt. A megtorlás időszakában azt írta GERINGERnek, beosztott mérnökei sem kapcsolódtak be a politikai és fegyveres küzdelembe, nem álltak még nemzetőrnek sem. E jelentés ugyan nem vall bátor kiállásra, de a Körös és Berettyó szabályozásánál a folyamatosságot biztosította.

Mint ismeretes, 1850 után a tiszai munkákat *Központi Felügyelőség* irányította, megszüntették a társulatok önállóságát, azok mint a felügyelőség szekciói működtek tovább. A körösiek számára – Bodoky Károly és Huszár Mátyás mérései nyomán – Keczkés Károly új tervet készített, és bár nem foglalkozott minden problémával, lényegében helyesen oldotta meg a további szabályozás fő alapelveit.¹⁹

Az 1850-ben kiadott rendelkezések szerint a hajózható folyók medrének rendezése az állam feladata volt, de a parton lévő töltéseket már az érdekeltek pénzén kellett létesíteni. A nem hajózható folyók esetében, ahová a három Körös és a Berettyó is tartozott, az állam gyakorlatilag kivonult a finanszírozásból. Így a költségeket az érdekelteknek kellett előteremteniük. A munkákra felvett bankkölcsönök még évtizedekig terheltek a felszabadított területeket, és a tökehiány akadályozta a szabályozás eredményeinek hasznosítását.

Mivel az összegek előteremtése decentralizált szervezetekben könnyebb volt, a közös körösi társulat helyén kisebb egységeket hoztak létre az egykori elnök, WENCKHEIM LÁSZLÓ támogatásával és Bodoky Károly közreműködésével. 1852-ben létrejött a *Berettyó-Sárréti*, a *Hosszúfoki*, 1853-ban az *Alsó-Fehér-Körösi Szabályozási Társulat*. Már 1852-ben megszervezték a Sebes- és Fekete-Körösön illetékes *Nagyszalontai Társulat*ot is, de csak 1854-ben került sor az alakuló ülésre. 1853-ban megalakult az *Ivánfenéki Ármentesítő Társulat* a Gyoma-Körösladány közti területen, ez azonban az 1880-as évekig beolvadt a *Berettyó Szabályozási Társulat*ba.²⁰ 1850-ben Arad megyében is újjászerveződött a társulat, de itt a műszaki feladatokat továbbra is Beszédes József látta el.²¹

1855-ben minden korábbi maximumot meghaladó árvíz volt, azonban a már megépült töltések miatt nem okozott akkora pusztítást, mint az 1816 vagy 1830 évi. A Fekete- és Fehér-Körös alsó szakaszán viszont nagy károk keletkeztek: Gyulán 600 ház összedőlt, és víz alá került Doboz határa is. Bodoky a tapasztalatok alapján átdolgozta terveit, megállapítva a maximális és minimális vízhozamokat, melyeket a szabályozott medreknek le kell vezetni.²² A végrehajtás során a Kettős- és Hármaskörösön kiemelték a tervezett átvágásokat, 1861-ig elkészült a Gyula-békési nagycsatorna, mely Szanazugnál felvette a Fekete-Körös vizét. A Kis-Sárrét lecsapolása a mocsár

közepén ásott csatornával történt, a holt medreket belvíz szabályozásra használták fel. A Nagy-Sárrétnél a lecsapoló meder a mocsár szélén haladt: Szalárd és Kismarja, valamint Bakonszeg és Szeghalom között. A régi Berettyót, mely Karcagnál egyesült a Hortobággal, Hortobágy-Berettyó csatorna néven vezették a Hármaskörösbe. A munkák műszaki irányítását az 1854-től Gyula székhellyel felállított hivatal látta el, melynek élén Bodoky Károly haláláig, 1868-ig állt.

Az építkezések jelentős része 1861-ig elkészült, majd a munka a következő évektől megakadt. Fő oka az, hogy az ország időjárásában aszályos esztendők következtek, és az egyre inkább kiszáradó Alföldön élő lakosság nem volt hajlandó áldozni ilyen célokra. A Tisza és mellékfolyói szabályozásával foglalkozó mérnökök az ármentesítés helyett csatornákat képzeltek el az Alföld középső részére, melyekből öntözni is lehetett volna. E tervek készítésében részt vett Bodoky Károly is.²³

1863. július-augusztusában a korábbinál is nagyobb aszály volt az Alföldön. Már tavasszal látni lehetett, hogy nem lesz termés, így a lakosságot állami tartalékból látták el vetőmaggal. Egy vállalkozó, IVÁNKA IMRE külföldi tőkével támogatva, előmunkálati engedélyt kért csatornájára. A tervet Bodoky Károly, KLASZ MÁRTON, BOROSS FRIGYES készítették el. Csatornájuk Péterváradnál ágazott volna ki a Tiszából, áthaladt a Batár és Túr folyókon, Szatmárnál egyesült a Szamossal, innen Majtény irányában áthaladt a Krasznán, majd az Ér völgyébe jutott, Pocsajnál elérte a Berettyót, innen a Sebes- és Hármaskörös jobb partjait követve a Hármaskörösbe torkollott. A csatornát elsődlegesen hajózási célokra tervezték, de megálmodói maguk is belátták, hogy legfeljebb faúsztatásra lehetett volna használni. Hasonlóképpen nem volt reális a többi csatorna-terv sem.²⁴

Az aszályos években, 1864-ben alakult meg a *Pél-Gyula-Csabai Élővízcsatorna Társulat*, melynek célja volt, hogy a megyeszékhelyet elkerülő Gyula-békési nagycsatorna kiásása után a holtmedrek felhasználásával Gyulára, majd később Csabára is élővizet vezessenek.²⁵ Szintén az 1860-as évek közepén Szarvas városa – tanulva a gyulai példából – azzal a kéréssel fordult a *Visszaállított Helytartótanács*hoz, hogy a korábban a település határában kiásott, Szarvast és Szentendrét összekötő átmetszést szüntessék meg, mert ők is élővíz nélkül maradnak. A kérelmet az 1867-ben megszervezett *Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium* elfogadta, utasította Bodoky Károlyt új tervek készítésére, és az eredeti állapot helyreállítására. A módosításra azonban Bodoky halála miatt nem került sor, majd az 1870-es árvizes években a szarvasiak sem kérték az új meder elzárását. Zsilipek segítségével viszont a két település élővízzel való ellátását a holt meder felhasználásával meg lehetett oldani.²⁶

BODOKY LAJOS

Bodoky Károly munkáját a Körösök vidékén a következő három évben Bodoky Lajos folytatta, aki felkészültségében, gyakorlati és elméleti ismereteiben sokban különbözött apjától és féltestvérétől. Iskoláit Gyulán, Kecskeméten, Eperjesen végezte, majd 1852-ben a *József Műegyetemen* kapott oklevelet. Gyakorlati éveit HERRICH KÁROLY mellett a Tisza szabályozásánál töltötte, majd 1854-ben Gyulára került testvére mellé. 1860-ban, amikor – mint ismeretes – a politikai események lehetővé tették a megyei önállóság visszaállítását, Bodoky Lajost Békésben főmérnökké választották. A provisorium alatt le kellett köszönnie és magánmérnök lett, mivel – mint jeleztük – a Körösök völgyében az aszályos években nem volt érdemi tevékenység. 1863-ban a *Temes Szabályozási Társulathoz* került főmérnöknek, ahol a kiegyezésig tevékenykedett. Az említett rövid körösi munka után útja a *Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumba* vezetett, ahol a *Vízépítészeti Osztályt* 1879-ig Herrich Károly irányította.²⁷

A Dunaszabályozási Felügyelőséghez került, melyet középítészeti felügyelőként Klasz Márton vezetett, Bodoky pedig első főmérnökként tevékenykedett mellette. A beosztott mérnökök mind kiváló szakemberek voltak: MEISZNER ERNŐ, KECZKÉS SÁNDOR, ZSÁK HUGÓ, WEIN ANTAL. A

Duna szabályozását az 1870-es években a törvényhozás segítette elő, mely nemcsak elrendelte az egyes munkákat, hanem a költségvetésből megfelelő összeget is biztosított azok végrehajtására. Az 1870. évi 10. törvénycikk a fővárosi Duna szakasz szabályozására 24 millió Ft-t engedélyezett, mivel ennek ügye már az 1838-as árvíz óta napirenden volt. Különösen sürgette a kérdés megoldását a főváros 1873-ban történt egyesítése és egy második Duna-híd megépítésének terve is.²⁸ A felügyelőség 1881-ig működött. Főbb eredményei közé tartozott, hogy elzárták a *Soroksári-Dunaágot*, megszüntették a *Kopaszi-zátonyt*, a lágymányosi szakaszt párhuzamművek közé szorították, kotrással növelték a folyó mélységét. A minisztérium 1881-ben a munka folytatását rendelte el Budafok környékén, és ekkor újabb összegeket engedélyezett.²⁹

Szemben elődeivel, Bodoky Lajos jelentős irodalmi munkásságot is kifejtett. Már 1868-ban felhívta magára a figyelmet a vízsebesség mérésével kapcsolatban. Előzménye volt, hogy 1867-ben Herrich Károly a *Magyar Mérnök és Építész Egylet*ben ismertette Vásárhelyi ilyen irányú eredményeit, melyek felhasználásával sikeresen szabályozták a magyarországi folyókat. Vásárhelyi ezzel 30 évvel megelőzte korát. 1850-1860 között két amerikai mérnök (*Humphreys és Abbot*) a Missisippin végzett méréseket, és ugyanezt tapasztalta. Bodoky Lajos lefordította, jegyzetekkel és a hazai eredményeket kiemelve bevezetővel látta el munkájukat.³⁰

Fővárosi tapasztalatait „*A budapesti Duna szabályozásáról*” című dolgozatában³¹ foglalta össze, 1873-ban pedig „*Az Al-Dunai hajózás akadályai*”-ról írt tanulmányt. Ugyanebben az évben a bécsi világkiállításon szereplő vízépítési tárgyakra készített részletes leírást, mely önállóan jelent meg a *Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium* kiadványaként.³² 1880-ban a minisztérium megbízásából Franciaországban járt, és az ott tapasztaltak nyomán adatgazdag kiadványt tett közzé a francia hajóutakról.³³

1877-ben a *Rábaszabályozó Társulattal* foglalkozott a *Gazdasági Mérnök* című lapban, majd önálló munkájában.³⁴ Mint ismeretes, a malmok lebontásán kívül ebben az időben még semmi érdemi nem történt a Rába ügyében, ezért igyekezett Bodoky e vízfolyás fontosságára felhívni a figyelmet. Sokat foglalkozott tanulmányaiban a Tiszával is. 1875-ben jelent meg „*Az alföldi folyók szabályozására nézve ajánlott különböző módokokról*” című dolgozata, melyben bírálta, hogy a Tiszát és a mellékfolyókat egymástól elkülönítve szabályozták. Mint országos középítészeti felügyelő 1879-ben „*A magyarországi folyó-szabályozásokról, ármentesítésekről és csatornázásokról*” címmel írt terjedelmes dolgozatot.³⁵ Ebben felvetette a Tiszával kapcsolatban, hogy az átvágásokat egyforma fenékszélességgel ásták ki, holott az alsó szakaszokon szélesebb árok kellett volna. Emiatt omlik a part, és ha alacsony a víz, nem viszi magával a földet, hanem feliszapolódik. Nem Bodoky Lajos neve alatt jelent meg, de ő írta az 1879. évi tragikus tiszai árvíz után az „*Előterjesztés a Tisza és mellékfolyóinak szabályozása tárgyában*” című munkát, melyben a külföldi szakértők vizsgálódásával párhuzamosan írja le a problémát, és ad megoldási javaslatot.

Már az említett 1879. évi dolgozatában is kritikusan emel szót a Felső-Duna hajózási viszonyaival kapcsolatban, amelyeket megnehezített az alacsony vízállás, különösen az őszi hónapokban. Az 1870-es években befejeződött a Bécs környéki Duna szakasz rendezése, és ez egyre sürgetőbbé tette a magyarországi Felső-Dunán is a megfelelő középvízi meder kialakítását. 1880-ban a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium utasította a *Pozsonyi és Komáromi Folyammérnöki Hivatal*t, Bodoky Lajos irányításával állítsák össze a terveket. 1881-re elkészültek vele, azonban a minisztérium élén történt személycsere miatt ezekkel egyelőre nem foglalkoztak. 1881-ben létrejött a *Vízügyi Műszaki Tanács*, a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumban pedig a *Vízügyi Műszaki Osztály* élére Bodoky Lajos került. Így élete utolsó éveiben az egész terület irányítója lett.³⁶ Az 1885. évi 8. törvénycikk 17 millió Ft-t biztosított a felső-dunai munkákra, és még ebben az évben létrehozták a *Felső-Duna Szabályozási Művezetőséget* (vezetője: Keczkés Sándor),³⁷ azonban a rossz időjárás miatt ebben az évben nem fogtak hozzá az építkezéshez. Bodoky Lajos már a kezdést sem élte meg, mert 1885. szeptember 13-án meghalt.

Bodoky Károly fia, Kálmán, aki a műszaki pályán követte elődeit, nem futott be hivatali karriert, és nem voltak műszaki sikerei sem. Diplomája megszerzése után a *Gyulai Folyammérnöki Hivatal*ban beosztott mérnökként dolgozott, a napi feladatok ellátásával segített befejezni elődei nagy munkáját, és ápolta a család emlékeit.

RÖVIDÍTÉSEK

BML – Békés Megyei Levéltár

Div. – Divisio

Gallacz – Gallacz János: Monográfia a Körös-Berettyó-völgy ármentesítéséről I-II.köt. Nagyvárad, 1896.

KKM – Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium

Lechner – Lechner Gyula: Előadás a Tisza-Körösi hajózási és öntöző csatorna ügyében. MMÉK 1867.

MMÉK – Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye

MOL – Magyar Országos Levéltár

OVL – Országos Vízügyi Levéltár

Sárközy—Sárközy Imre: Régibb vízimérnökeink. Budapest, 1897.

Tiszti Címtár – Magyarország Tiszti Cím- és Névtára

Töry – Töry Kálmán: A Duna és szabályozása. Budapest. Akadémiai K., 1952.

JEGYZETEK

¹ MOL C 129. Vay M. 1804., C 64. Helytartótanács 1811. 6. kútfő.

² MOL C 64. Helytartótanács 1806. 6. kútfő.

³ MOL S 12. Div. XII. No. 377., DIV. XIII. No. 386.

⁴ MOL C 64. Helytartótanács 1807. 12. kútfő, S 12. Div. XIII. No. 363.

⁵ BML Közgyűlés 459/1816.

⁶ MOL C 129. Vay M. 1820.

⁷ MOL S 12. Div. XIII. No. 572.

⁸ MOL S 81. Vízrajzi Int. Körös 41. csomó, 1825.

⁹ MOL C 129. Vay M. 1829.

¹⁰ MOL S 12. Div. XIX. No. 174.

¹¹ MOL C 131. Zichy F. 65/1834.

¹² MOL S 12. Div. XIX. No. 176.

¹³ BML Közgyűlés 584/1833.

¹⁴ Sárközy, 1897. p. 37-40.

¹⁵ MOL C 128. Vízi és Építészeti Igazgatóság Körös 514/1842.

¹⁶ MOL C 131. Zichy F. 8, 25/1840.

¹⁷ MOL C 132. Széchenyi 1847. július 9.

¹⁸ Gallacz, 1896. I. köt. p. 402.

¹⁹ MOL S 81. Vízrajzi Int. Körös 41. csomó 1848.

²⁰ A társulatok alapszabályai és egyéb iratai a BML-ben és az OVL-ben találhatók.

²¹ MOL D 258. Tiszaszabályozási Közp. Felügyelőség 816/1853.

²² MOL S 81. Vízrajzi Int. Körös 41. csomó 1855.

²³ OVL XV. Kéziratok No. 3.

²⁴ Lechner, MMÉK 1867. 97-115., p. 181-194.

- ²⁵ MOL K 173. KKM 1886-3-3231.
- ²⁶ MOL K 173. KKM 1877-3-1967., S 116. KKM térkép No. 216-217.
- ²⁷ Tiszti Címtár 1873.
- ²⁸ MOL K 173. KKM 1884-14-6097.
- ²⁹ Tőry, 1952. p. 265-269., OVL VI. 111. (1876).
- ³⁰ Humphreys, (Andrew Atkinson) – Abbot (Henry Larcom): A folyókban és csatornáknban folyó víz mozgásának elmélete. Fordította, bevezette, jegyzetekkel ellátta: Bodoky Lajos, Pest, 1868.
- ³¹ MMÉK 1876. pp. 152-163., 204-225.
- ³² Jelentés az 1873. évi bécsi világkiállításon kiállított vízműtani és vízépítészeti tárgyakról. Budapest, 1873.
- ³³ Franciaország vízi utainak és csatornahálózatának leírása. Budapest. KKM, 1880.
- ³⁴ Műszaki vélemény a Rábaszabályozó Társulat által eszközölt ártérfejlesztésekről, és a Rába vízszerszkezethez tartozó folyók szabályozásáról... Győr, 1877.
- ³⁵ MMÉK 1879. pp. 35-46., 121-138., 409-426.
- ³⁶ Sárközy, 1897. p.97.
- ³⁷ OVI VI. 102. (1885)

A cikk az OTKA T 034 109. sz. kutatás keretében készült.